

1. Романюк Д.М.
2. Єфіменко Б.В.
3. Лопата М.О.

## **Невідповідність технічного стану «Івано-Франківського міжнародного аеропорту» міжнародним стандартам**

### **Аналітична записка**

**Київ – 2009**

#### **1. Визначення проблеми (питання) для аналізу:**

##### **а) замовник аналізу:**

Замовником аналізу виступає Івано-Франківська обласна державна адміністрація.

##### **б) симптоми проблемної ситуації:**

- невідповідність міжнародним вимогам злітно-посадкових смуг, систем освітлення, наявної спецтехніки, обладнання стоянок аеропорту;
- наявний пасажиропотік складає близько 5% від потенційних можливостей аеропорту.

##### **в) масштаби проблеми:**

Дана проблема існує в межах Івано-Франківської області. Територія області 13,9 тис. км<sup>2</sup>. Населення — 1 млн. 460 тис. чоловік. Підприємці, наймані робітники аеропорту

##### **г) новизна проблеми:**

Проблема є передбаченою, оскільки після переходу об'єкту в комунальну власність (2002 р.) не було здійснено комплексних капіталовкладень у його розвиток та реконструкцію.

##### **д) історія питання:**

У 2002 році цілісний майновий комплекс «Івано-Франківський міжнародний аеропорт» був переданий з державної у комунальну власність Івано-Франківської області. У 2005 році між обласною державною адміністрацією та ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» було підписано договір оренди до 2013 року. У договорі не було виписано інвестиційних зобов'язань орендаря щодо реконструкції та розвитку аеропорту, дозволено суборенду нерухомого та іншого майна без погодження з орендодавцем. Залишкова балансова вартість майнового комплексу на той час становила 4,2

млн. грн. Річна плата становила 420 тис. грн. Пізніше до угоди було додано додаток, яким запроваджено заборону суборенди майна, яке не погоджено з облдержадміністрацією та визначено конкретну суму капіталовкладень в аеропорт до 2008 року – 21,6 млн. грн. На сьогоднішній день орендарем внесено 6 млн. 729 тис. гривень капіталовкладень.

Орендар не зацікавлений у значному капіталовкладенні у розбудову аеропорту, оскільки у нього не має гарантій, що по закінченню терміну оренди, аеропорт опиниться у його власності. Тому визначення питання власності для громади Прикарпаття є відправною точкою у преведенні його стану до міжнародних стандартів.

є) нагальність вирішення:

Вирішення даного питання є нагальним оскільки ефективна діяльність аеропорту займає ключове місце в структурі розвитку туристичного потенціалу Івано-Франківської області.

**2) Підстави для державного втручання:**

- а) Незадовільний стан стратегічного об'єкту;
- б) Неефективне використання можливостей аеропорту, що призводить до недоотримання надходжень до місцевого бюджету;
- в) необхідність створення сприятливих умов для фінансування реконструкції аеропорту;
- г) необхідність вирішення даної проблеми в призмі створення максимально сприятливих умов для подальшого розвитку туризму в Івано-Франківській області.

**3) Консультації (аналіз стейкхолдерів):**

а) організовані зацікавлені групи:

«Асоціація аеропортів України». До організації входить 48 організацій та підприємств, які зацікавлені у розвитку інфраструктури та оновленні технічного стану аеропорту, для того щоб збільшити обсяги пасажиро- та вантажо-перевезень по Україні, та в регіоні зокрема. Це є найбільша група інтересів, яка прямо зацікавлена у розвитку аеропорту. Деякі з членів даної асоціації збираються приватизувати цей аеропорт, для чого їм потрібне узгодження з Івано-Франківською обласною адміністрацією та Кабінетом міністрів.

ВАТ«Нафтохімік Прикарпаття». На даний момент орендує аеропорт. ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» є власністю фінансово-промислової групи «Приват», чільником якої є український мільярдер

Ігор Коломойський, який за даними джерел має потужне лобі у Кабінеті міністрів в особі прем'єр-міністра України.

Тому Ігор Коломойський через ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» буде намагатися приватизувати аеропорт за зниженою ціною, на позаконкурсній основі, оскільки аеропорт перебував в оренді "Нафтохіміка Прикарпаття", і це підприємство буде домагатися права одноосібної купівлі 74% акцій аеропорту.

«Карпати-туризм». Асоціація компаній, що надають туристичні послуги у регіоні, що об'єднує понад 190 всеукраїнських, міжнародних та регіональних компаній. Члени асоціації зацікавлені у можливості швидкого перевезення значної кількості іноземних туристів та відвідувачів з віддалених від Івано-Франківська регіонів, що надасть їм можливість отримати додаткові прибутки. Вони мають достатньо можливостей серед депутатів обласної ради та державних службовців обласної державної адміністрації для того, щоб пролобіювати рішення обласної ради щодо продажу аеропорту.

Міжнародна організація цивільної авіації ІКАО. Організація здійснює аудит стану аеропортів, аеродромів, літаків у відповідності до міжнародних стандартів та правил. Її рішення, щодо непридатності Івано-Франківського аеропорту та аеродрому міжнародним стандартам та нормам, може призвести до втрати аеропортом сполучень з іноземними державами і відповідно статусу міжнародного аеропорту. Вона зацікавлена у забезпечення високого рівня безпеки перевезень пасажирів.

"Об'єднані авіаційні власті Європи" - JAA, що представляє регулюючий авіаційний орган в більшості держав Європи, які погодилися проводити кооперацію у розвитку та імплементації спільних регуляторних стандартів та процедур безпеки. Ця міжнародна організація має спільні цілі з Міжнародною організацією цивільної авіації ІКАО. Рекомендації цієї організації, які є обов'язковими і для України, впливають на рішення міжнародних авіакомпаній щодо розроблення напрямків перевезення пасажирів та вантажу.

Міжнародна компанія "Аеро-Сервіс" (Королівство Великої Британії та Північної Ірландії) проводить реконструкцію аеропортів,

злітних смуг, продаж нового устаткування. Вона провела будівництво 7 аеропортів у країнах західної Європи, та провело реконструкції та осучаснення 21 аеропорту та аеродрому. Компанії вигідне залучення приватного інвестора, який буде витратити кошти на якісне переоснащення та реконструкцію аеропорту з прилеглим до нього аеродромом.

б) заінтересовані органи влади

Івано-Франківська обласна державна адміністрація, на балансі якої перебуває аеропорт. Державна адміністрація володіє обмеженими ресурсами і не може привести обласний аеропорт у відповідність до міжнародних стандартів. Проте, від рішення голови обласної державної адміністрації та обласної ради залежить яким чином буде залучено інвестиції у реконструкцію аеропорту.

Кабінет Міністрів України видає постанови та розпорядження щодо функціонування та використання аеропортів.

Міністерство транспорту та зв'язку реалізовує та впроваджує через підконтрольні органи, зокрема через Державну авіаційну адміністрацію постанови Кабінету Міністрів України. Оскільки Кабінет Міністрів володіє законодавчою ініціативою, то може розробляти законопроекти і направляти їх на слухання та ухвалення Верховною Радою України.

#### **4) Моделювання проблеми**

а) Ціль:

1. Залучення приватного інвестора.

Критерій: здійснено або не здійснено залучення приватного інвестора.

Завдання: Івано-Франківській обласній державній адміністрації запропонувати на погодження на наступній сесії обласної ради (червень 2009) рішення про входження майна цілісного майнового комплексу «Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ» до статутного капіталу новоутвореного господарського товариства, залишивши за Івано-Франківською обласною державною адміністрацією 25% + 1 акцію, із збереженням форми власності територіальних громад сіл, селищ, міст області та управління вищезгаданим майном, що увійде до господарського товариства.

Критерії: - прийняття даного проекту рішення обласною радою;

- відхилення даного проекту рішення;

- прийняття рішення щодо залучення приватного інвестора на інших умовах, ніж підготовлено проектом рішення.

## 2. Приведення у відповідність технічного стану аеропорту

### Завдання:

а) Укріплення покриття злітно-посадкових смуг.

Критерій: довжина укріплених злітно-посадкових смуг (км)

б) Заміна систем освітлення.

Критерій: - збільшення потужності роботи систем освітлення;

- використання меншої кількості електроенергії для освітлення об'єкту (кВт/год.)

в) Оновлення матеріально-технічної бази (спецтехніки, обладнання стоянок аеропорту).

Критерій: кількість оновленої та залучення нової техніки та обладнання;

г) Впровадження технологічних процесів обслуговування авіаперевізників і пасажирів.

Критерій: наявність спеціалізованого обладнання (комплекс)

в) обмеження:

- адміністративні;
- часові;
- матеріальні.

## 5) Альтернативні варіанти розв'язання проблеми

### 1. Залишити технічний стан аеропорту без змін

Дотримання status quo. Цей варіант може лише погіршити технічний стан аеропорту, оскільки ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття", який зараз орендує аеропорт не захоче вкладати значних ресурсів у реконструкцію об'єкту, а аеропорт надалі буде залишатися у власності обласної державної адміністрації.

#### Потенційні переваги варіанту:

- аеропорт й надалі залишається у комунальній власності;
- можливість прийняття рішень щодо діяльності аеропорту органами державної влади та місцевого самоврядуванні.

#### Потенційні недоліки варіанту:

- аеропорт залишається поза урядовою програмою "Будівництво, реконструкція та ремонт аеропортів державної і комунальної власності".
- аеропорт і далі перебуває на балансі івано-франківської обласної державної адміністрації, яка не має достатньо коштів для реконструкції аеропорту.
- ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття" і далі орендує аеропорт за незначні кошти.

## **2. Передача аеропорту з комунальної у державну власність**

Аеропорт передається з балансу обласної державної адміністрації на баланс Міністерства транспорту та зв'язку України.

### Потенційні переваги варіанту:

- аеропорт включається в урядову програму " Будівництво, реконструкція та ремонт аеропортів державної і комунальної власності", згідно з якою уряд зобов'язується виділяти кошти на переоснащення та поліпшення технічного стану стратегічного аеропорту.

### Потенційні недоліки варіанту:

- можливе неефективне та нецільове використання обмежених державних коштів;
- відсутність можливості залучення приватного інвестора;
- здійснення лише часткової реконструкції технічного стану аеропорту.

## **3. Приватизація аеропорту ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття" на позаконкурсній основі.**

Аеропорт продається повністю підприємству, яке його орендує. Держава не зобов'язує підприємство провести переоснащення аеропорту, не укладаючи жодної угоди-зобов'язання.

#### Потенційні переваги варіанту:

- потенційних переваг даного варіанту не спостерігається.

#### Потенційні недоліки варіанту:

- невідоме подальший план розвитку аеропорту;

- оскільки приватизація відбувається не на конкурсній основі, то аеропорт продається за нижчими цінами ніж ринкові, через що обласний бюджет недоотримує кошти, необхідні для покращення транспортної інфраструктури області, постраждалої від повені 2008 року.

#### **4. Передача аеропорту у приватну власність на конкурсній основі.**

Передача 75% акцій аеропорту у приватну власність міжнародній чи вітчизняній авіакомпанії, що передбачає отримання коштів від цих акцій обласним бюджетом.

#### Потенційні переваги варіанту:

- 25% акцій залишається у власності держави, завдяки чому Івано-Франківська обласна рада буде мати важелі впливу на реалізацію плану технічного переоснащення аеропорту;

- компанія-переможець конкурсу укладає контракт-зобов'язання, згідно з яким вона повинна провести до повну реконструкцію аеропорту;

- компанія виділяє достатньо грошей на укріплення злітної та посадочної смуг, проводиться заміна світлової системи на сучасну, оновлення спецтехніки, обладнання, стоянок, впровадження новітніх інформаційно-телекомунікаційних технологій. Забезпечується високий рівень безпеки перевезень;

- аеропорт в руках приватного власника підштовхне розвиток індустріальних парків і логістичних центрів навколо нього

- збільшення обсягів пасажиро- і вантажо- перевезень як між різними регіонами України, так і за рахунок міжнародних авіасполучень;

- додатково створити 400 робочих місць й істотно збільшити надходження до державного та місцевих бюджетів;
- аеропорт перетворюється у важливий елемент у розвитку туристичної інфраструктури Прикарпаття і західноукраїнського регіону взагалі;
- проводиться повне вирішення проблеми.

Потенційні недоліки варіанту:

- можливий варіант не виконання умов договору інвестором чи виконання, але в неповному обсязі;
- недоотримання інвестицій у реконструкцію аеропорту.

**6. Рекомендації та впровадження**

а) порівняльний аналіз альтернатив:

| Критерії                      | Оцінка варіантів (альтернатив) політики |           |           |           |
|-------------------------------|---|-----------|-----------|-----------|
|                               | варіант 1                               | варіант 2 | варіант 3 | варіант 4 |
| Результативність              | 4                                       | 6         | 3         | 9         |
| Ефективність                  | 1                                       | 2         | 2         | 4         |
| Справедливість                | 0                                       | 1         | 0         | 1         |
| Політична здійсненність       | 1                                       | 2         | 5         | 4         |
| Адміністративна здійсненність | 5                                       | 4         | 3         | 3         |
| Рейтинг варіанту              | 1.1 ні                                  | 1.4 так   | 1.3 ні    | 2.0 так   |

Результативність: здійснювалась за 10-ти бальною шкалою і враховув рівень вирішення проблеми за умови використання альтернативи.

Ефективність: в оцінюванні враховувалися зміни вигід і витрат для кожної із основних груп учасників реалізації альтернативи.

Справедливість: співвідношення між витратами та вигодами.

0 – ні: нерівність витрат та вигод збільшується;

1 – так: тобто нерівність витрат та вигод скорочується.



Політична здійсненність: здійснювалася за 5-ти бальною шкалою на основі порівняльного аналізу варіантів вирішення проблеми враховуючи зацікавленість та вплив відповідних груп впливу.

Адміністративна здійсненність: оцінка здійснювалась за 5-ти бальною шкалою враховуючи обсяг адміністративних повноважень та можливість їх здійснення використовуючи різні альтернативи щодо вирішення даного питання.

Рейтинг варіанту: коефіцієнт вираховувався за формулою (Результативність + Ефективність + Справедливість + Політична здійсненність + Адміністративна здійсненність) / 10 + окремо враховуючи критерій справедливості.

Шкала оцінювання всіх варіантів була єдина – 5 балів, не враховуючи критерій «Результативність» (10 балів), оскільки відповідно до позиції експертів цей критерій є визначальним.

б) рекомендований варіант:

Для найоптимальнішого вирішення даної проблеми пропонується використати варіант передачі аеропорту у неповну приватну власність на конкурсній основі за умови перетворення аеропорту у господарське акціонерне товариство.

) \_\_\_\_\_ :

« - »  
25% , 75%

## Список використаних джерел

1. Про затвердження Програми розбудови державної системи використання повітряного простору України на 2002-2006 роки . Постанова Кабміну від 7 вересня 2002 р. N 1328

### 2. ПОЛОЖЕННЯ

про Державну авіаційну адміністрацію постанова Кабінету Міністрів України  
від 2 листопада 2006 р. N 1526

3. Про затвердження Положення про національного координатора з впровадження стандартів Міжнародної організації цивільної авіації з англійської мови

ДЕРЖАВІААДМІНІСТРАЦІЯ НАКАЗ 17.11.08 № 792

### 4. ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ-Проект

#### УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

Від 18 жовтня 2000 року N 1143/2000 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 року

5. - Волков М.М. Основные принципы правового регулирования деятельности гражданской авиации: Учебн. пособ. – Л., 1972.
6. - Документи Державного департаменту авіаційного транспорту.
7. - Закон України „Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” від 20 лютого 2003 року N 545-IV // Відомості Верховної Ради. -2003. -№17
8. - Закон України „Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу” // Офіційний вісник України. – 2004. - №15
9. - Закон України „Про транспорт” від 10 листопада 1994 року N 232/94-ВР. // Відомості Верховної Ради України. -1994. -№51.
10. - Костроміна Є.В. Економіка авіакомпанії в умовах ринку. – М.: НОУ ВКШ Авіабізнес, 1998
11. - Матеріали офіційного серверу Укравіатрансу - <http://www.ukraviatrans.gov.ua>
12. - Митний кодекс України від 11.07.2002 № 92-IV.
13. - Обґрунтування перспектив розвитку авіації загального призначення в Україні: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / І.Є. Максютенко / Нац. авіац. ун-т. — К., 2000.

14. - Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року N 3167-XII // Відомості Верховної Ради України від 22.06.1993 - 1993 р., № 25, стаття 274 (В редакції Закону N 3509-IV від 23.02.2006, ВВР, 2006, N 33).
15. - Транспорт України (залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний) Енциклопедія українознавства.
16. - Положення про Державну авіаційну адміністрацію. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. N 1526